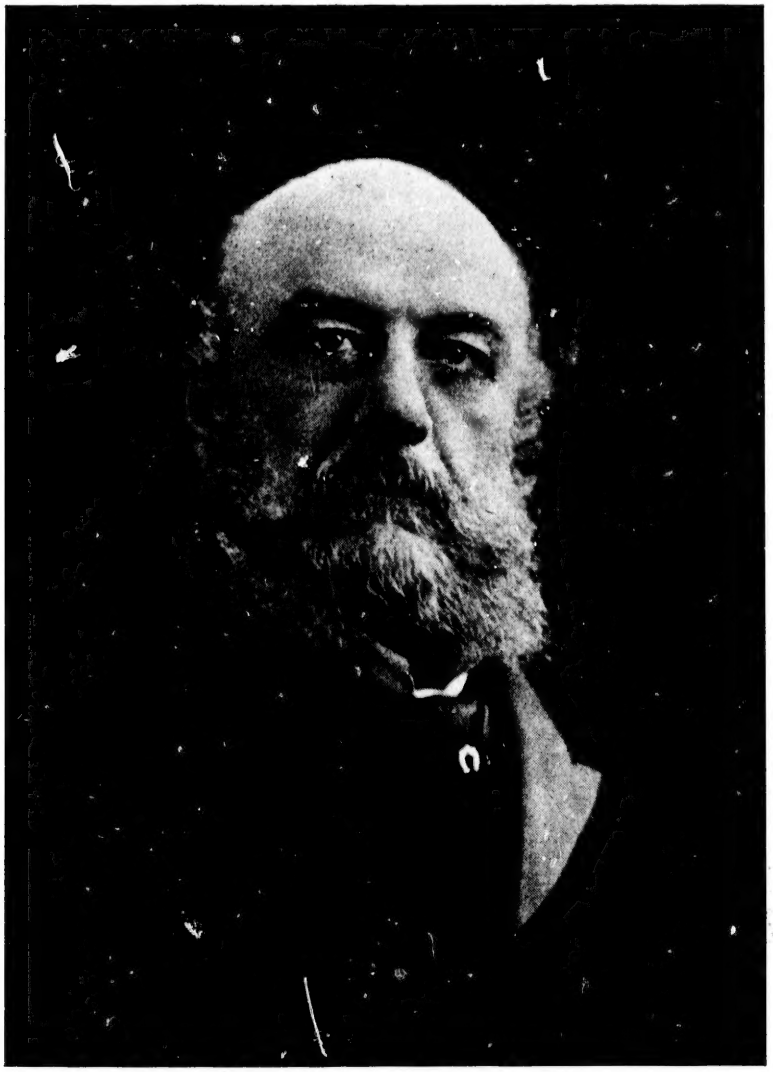
-25

LES HOMM

-25

S HOMMES DU JOUR

N.D. de Grâces
Bibliothèque
O. M. I.
HULL



LEWIS JAMES SEARGEANT

LEWIS JAMES SEARGEANT

Lorsque la plume impartiale de l'histoire racontera l'organisation et le développement de cette grande entreprise commerciale qui a nom "la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada," l'on trouvera, croyons-nous, que cette histoire est aussi celle de la croissance, du développement du progrès et de l'avancement matériel de notre pays. Dire que la population suit toujours la trouée du chemin de fer n'est pas ici une simple vérité de La Palisse ; c'est le résumé de ce qui s'est passé chez nous depuis que la première pelletée de terre fut jetée sur le premier terrassement du chemin de fer le Grand Tronc, et que le vaste capital des actionnaires britanniques fut consacré à l'augmentation de la richesse matérielle de notre pays, devenu aujourd'hui, grâce à ce concours, la dépendance la plus précieuse de l'Empire par sa situation et par le caractère, la probité et l'esprit d'entreprise de sa population.

Le chemin du Grand Tronc fut aussi une école où le talent des ingénieurs put se donner carrière. Il fallut franchir des fleuves bien plus larges que ceux du vieux monde, niveler d'énormes rochers, percer des tunnels sous-marins. Enfin, la construction de cette grande voie qui ouvre à la colonisation de vastes régions, notre héritage naturel, qui rend accessibles à nos négociants, industriels et fermiers, les riches trésors de la terre et des eaux, et transporte les produits des champs et des forêts, est bien l'un des exploits les plus intéressants et instructifs, dans l'histoire du commerce et des arts, du siècle qui finit, siècle fameux pour le progrès des sciences et des inventions. Bien audacieux celui qui, il y a cinquante ans, eût prédit ce qui résulterait de la construction de cette gigantesque

voie d'acier et de fer dont le réseau s'étend aujourd'hui de Lévis jusqu'aux extrémités occidentales du Canada et de la république voisine. Heureusement pour ces hommes hardis et clairvoyants qui placèrent dans cette entreprise non seulement leur argent, mais leur intelligence et leur courage, les hommes placés à la tête du Grand Tronc, soit comme présidents, soit comme gérants généraux, ainsi que les nombreux employés qui administrent, chacun dans sa branche, les affaires du chemin, furent et sont gens d'un discernement rare et d'un excellent jugement, bien versés dans tous les détails, possédant à un haut degré les qualités qui assurent le succès des grandes entreprises.

Sans doute, pendant la période de construction, il y eut souvent des moments de découragement et même de désarroi, car le pays était nouveau, la population rare, et le coût dépassait de bien des millions les estimations des projeteurs. Dès le début, beaucoup de gens en prédirent l'insuccès. On affirmait partout que l'affaire était mauvaise et que la ruine attendait les constructeurs. Mais l'histoire de toutes les entreprises de chemin de fer, surtout dans les pays nouveaux, n'est-elle pas la même sur ce point? De temps immémorial, le monde eut ses prophètes de malheur et il y aura des Cassandre jusqu'à la fin des ans. Pour certaines gens, il est plus facile de décrier une entreprise que d'aider à son accomplissement. Il était donc tout naturel que le Grand Tronc eût à subir ces désagréments, mais ses propriétaires savent que leur placement a porté de bons fruits, quoique le rendement soit quelquefois resté en deçà de leurs espérances. Aujourd'hui, le chemin de fer le Grand Tronc est un des grands travaux publics du monde. Peu de systèmes le surpassent en longueur ; par ses raccordements à l'est, à l'ouest, au nord et au sud, il offre au public voyageur des avantages qui placent cette ligne au premier rang des voituriers.

Dans les jours sombres qui survinrent, même après qu'on eut surmonté les premiers obstacles et triomphé des premières difficultés, le Grand Tronc n'eut jamais d'ami plus inébranlable et qui crut plus fermement en son avenir, jamais il n'eut de travailleur plus infatigable que celui dont le nom apparaît en tête de cette esquisse — esquisse qui, malheureusement, ne donne qu'une idée imparfaite de sa carrière. Il a vécu d'une vie d'épreuves, et,

comme son prédécesseur immédiat, a surmonté des obstacles bien propres à ébranler les courages les mieux trempés.

M. Lewis James Seargeant, qui succéda à Sir Joseph Hickson comme gérant général du Grand Tronc, fit preuve dès sa jeunesse, par ses travaux sur les principales voies ferrées de son pays natal, qu'il possédait à un haut degré les aptitudes d'un homme de chemin de fer. Il naquit à Trowbridge, Wiltshire, Angleterre, où il reçut une éducation soignée et apprit les premiers principes de la profession qu'il a exercée depuis avec une habileté, une prudence et un succès si remarquables. Il brilla à l'école, occupa un rang élevé dans ses classes, fut aimé et estimé de ses condisciples. Ce fut sur le South Wales Railway qu'il fit ses premières armes dans la carrière où il était destiné à briller ; il y surveilla son département avec tant d'assiduité que la promotion ne se fit pas attendre. Cette ligne se raccordait avec le plus important système de voies ferrées de la Grande-Bretagne, le Great Western, dont le capital-actions est de £83,000,000 et le parcours de 2,482 milles. La compagnie du South Wales Railway s'occupa constamment de l'extension de Milford Haven comme grand port de mer international, en vue surtout du commerce américain qu'elle s'efforçait énergiquement d'augmenter. Pendant son service sur ce chemin, M. Seargeant, quoique tout jeune, jouit d'une popularité remarquable parmi ses chefs et ses subordonnés ; lorsque la compagnie South Wales s'amalgama au Great Western, les propriétaires se rendirent chez lui et, en reconnaissance de ses services distingués, lui présentèrent un cadeau généreux.

A cette même époque, il obtint la surintendance de la division South Wales et en cette qualité rendit aux propriétaires des services qu'ils n'oublièrent jamais. Il était en voie directe de promotion et n'eut pas à attendre longtemps. Le président de la compagnie Great Western était alors le comte de Shelburne, fils de celui qu'on a surnommé le Grand Comte (*Great Earl*), qui deux fois refusa un marquisat, et père de Lord Lansdowne, qui succéda à Lord Lorne en qualité de gouverneur général du Canada et remplaça le marquis de Dufferin et Ava à la vice-royauté des Indes. Lord Shelburne et Sir Daniel Gooch, l'un des principaux promoteurs du câble transatlantique, restèrent toujours ses amis dévoués. Le

jeune surintendant ne cessa jamais de jouir de leur entière confiance et il leur plut tellement qu'une vacance étant survenue dans le personnel du South Devon Railway, M. Seargeant fut immédiatement nommé premier officier de cette importante ligne, et plus tard une position semblable lui fut donnée sur les Cornwall & West Cornwall Railways, qui, ensemble, formaient un système complet entre Exeter et Penzance. C'est vers ce temps qu'il fit la connaissance de M. Brunel, ingénieur célèbre et savant militant, déjà connu par ses expériences sur le système atmosphérique pour le compte du South Devon, et qui venait alors de mettre le comble à sa popularité par ses plans pour la traverse de la rivière Severn.

En entrant en fonctions M. Seargeant trouva que la situation du South Devon était loin d'être florissante ; ce n'était pas une tâche facile qu'il avait entreprise. Il cumulait les fonctions de gérant général, de secrétaire et aussi de secrétaire de la commission conjointe des compagnies Great Western, Bristol & Exeter, South Devon et Cornwall, dont il représentait officiellement les intérêts devant les commissions parlementaires avec une prudence sans égale, de l'aveu de tous ses contemporains. Nous avons dit que les finances du South Devon étaient en fort mauvais état lorsque M. Seargeant en prit la direction. Peu après son accession, cependant, il survint un changement qui augmenta considérablement les dividendes. La nouvelle de son succès se répandit dans toute l'Angleterre et l'on se disputa le jeune gérant. Parmi les situations qui lui furent alors offertes, on mentionne celle d'agent ou de principal officier d'une des plus importantes voies ferrées de l'Inde. C'était vraiment un grand compliment, car cette position exigeait des talents spéciaux et brillants ; un tact et un jugement sûrs sont exigés chez ces fonctionnaires, non seulement par les compagnies, mais aussi par le gouvernement indien, qui exerce sur eux une active surveillance. M. Seargeant hésita, mais la compagnie Great Western le pria de rester où il était et une promotion rapide s'ensuivit naturellement. Le département du trafic passa dès lors sous sa surveillance directe. Il réussit à en arriver à une entente avec les représentants de compagnies rivales, en vertu de laquelle le trafic était équitablement divisé entre le Great

Western et les réseaux London et South Western aux divers points où ces vastes systèmes se touchent et se font concurrence.

Malgré tous ces succès en Angleterre, M. Seargeant comprenait que son talent incontesté trouverait un champ plus vaste dans le monde nouveau au-delà de l'Océan. La compagnie du Grand Tronc, toujours à la recherche des intelligences d'élite pour les associer à son entreprise, jeta les yeux sur lui. On le savait administrateur habile, prudent, courageux, ayant l'orgueuil de sa profession. Énergique, entreprenant, populaire parmi les hommes d'affaires, il était constamment consulté par ceux intéressés à la direction des voies ferrées. On lui fit des offres telles qu'en justice pour lui-même, il lui fut impossible de refuser. En 1874, il se démit de toutes ses charges en Angleterre, au grand regret de tous ses anciens chefs et compagnons, et traversa l'Atlantique pour unir sa destinée à celle de la grande entreprise qu'il administre aujourd'hui avec un tact et une habileté consommés. M. Seargeant conserve précieusement un grand nombre de souvenirs d'une grande valeur, preuves du respect et de l'estime que lui portaient ses anciens chefs et associés, les directeurs et officiers des compagnies dont il faisait partie en Angleterre. Avant son départ, de riches cadeaux lui furent présentés par des gens occupant de hautes positions dans le monde officiel et social de la Grande-Bretagne, et même de la part de ceux qui avaient été placés sous ses ordres, il conserve des souvenirs qui lui sont très précieux. Avant son embarquement pour le Dominion, on lui présenta aussi plusieurs adresses dont chaque ligne respire l'estime et l'affection. Il est donné à peu d'hommes de quitter leur patrie ainsi comblés, mais M. Seargeant est un de ceux qui méritent et qui commandent le respect, et sa carrière au Canada a justifié amplement les paroles prophétiques de ses amis, lors de son départ de Liverpool pour notre pays qui, depuis ce moment, devint le sien.

Quoique séparé de la Grande-Bretagne, son ancienne patrie, par toute la largeur de l'Océan, M. Seargeant n'a jamais oublié les anciennes compagnies qu'il a servies autrefois, encore moins ses amis sincères et éprouvés, le président actuel, ancien gérant général, M. Grierson, auteur de *Railway Rates, English and Foreign*, et autres vétérans de la compagnie Great Western, d'Angleterre, avec

lesquels il avait passé autrefois tant d'heureuses années. Le temps n'a fait que cimenter ces amitiés.

Comme nous l'avons dit, il arriva à Montréal en 1874, et entra immédiatement en fonctions comme gérant général du trafic sur notre continent, charge qu'on peut dire qu'il a créée, tant il lui a donné d'importance et d'extension. Dès la première année, il effectua un grand nombre de réformes et d'améliorations dans son département. En sa qualité de vice-président du conseil exécutif du Grand-Tronc, pendant la présidence de Sir Joseph Hickson, M. Seargeant se distingua tellement que les actionnaires anglais ne tardèrent pas à reconnaître ses services en le nommant vice-président de la compagnie Chicago & Grand Trunk et des lignes de raccordement. Il ne se démit cependant pas de sa charge de gérant du trafic, persuadé qu'il pourrait remplir, à la satisfaction de ses chefs, ces multiples devoirs.

M. Seargeant, comme gérant général du trafic du Grand Tronc, avait assurément, même dans les circonstances ordinaires, de quoi l'occuper suffisamment. Mais il ne faut pas oublier que, lorsqu'il entra en fonctions, il n'avait pas de précédents pour le guider, la route qu'il devait suivre n'était pas jalonnée, personne ne possédait assez d'expérience pour lui dire ce qu'il devait faire. Il eut, en un mot, à créer la charge ; il le fit promptement et à la grande satisfaction de ses chefs. Il se dévoua au Grand Tronc entièrement, sans réserve, et se distingua surtout dans ces importants arbitrages qui ont procuré à la compagnie son ample part du commerce américain, qui ne contribue pas peu à grossir le chiffre général de ses affaires. Lorsque fut formée la *Central Traffic Association* des lignes américaines occidentales, son nom parut un des premiers sur la liste des fondateurs. Il représenta souvent la compagnie du Grand Tronc aux assemblées de la commission des présidents, à New-York, en l'absence de l'ex-gérant général, Sir Joseph Hickson, il est maintenant membre de la commission du *Trunk Line Board of Presidents*. Il fut un membre militant de la commission des vice-présidents dans la même importante organisation, et en cette qualité, rendit d'importants services à sa compagnie. Dans ses relations officielles avec les représentants d'autres lignes, il fit toujours valoir avec beaucoup d'habileté l'importance de la répartition du trafic

parmi les lignes intéressées, au lieu d'une concurrence ruineuse et fatale non seulement pour elles mais aussi pour le public. Pendant de longues années, il avocassa le règlement de toutes les disputes entre chemins de fer, suivant les principes de l'équité, et le règlement de tous leurs différents par l'arbitrage, le moyen le plus juste et le plus pratique. Quoique toujours inébranlable lorsqu'il s'agit des intérêts du Grand Tronc, M. Seargeant a toujours joui du respect et de l'estime des directeurs de lignes rivales, à cause de ses opinions raisonnables et de sa modération. Jamais de sa vie il n'a favorisé l'injustice envers le public ou les particuliers.

M. Seargeant est un homme d'une rare culture, excellent linguiste, un érudit, très versé dans tout ce qui se rapporte aux questions de chemins de fer. Il collabore très fréquemment au *Railroad Review* et y fait autorité. Il y a quelques années, il visita l'Europe pour étudier les systèmes de chemins de fer anglais, français et italiens. Mais son voyage ne lui apprit rien de très important, car il se trouva que le système du Grand Tronc pouvait se comparer favorablement à ceux du vieux monde.

Depuis sa nomination à la charge plus importante de gérant général de la compagnie du Grand Tronc, il a eu plusieurs fois l'occasion de faire voir combien il en était digne. Pendant la période difficile de la grève des houilliers des États-Unis, en 1894, lorsque la compagnie s'est vu obligée de fermer ses usines et de congédier des centaines d'ouvriers, M. Seargeant eut à accomplir un devoir qui lui fut bien pénible, car il est charitable et humain, et il connaissait les conséquences de l'ordre qu'il était obligé de donner, en sa qualité de principal officier du chemin. Lorsque vint l'ordre de prendre tous les moyens possibles pour réduire la dépense, M. Seargeant n'avait qu'une chose à faire. Peut-être vaudra-t-il mieux, à ce sujet, citer ses propres paroles. Parlant à un journaliste, il dit :

"Vous me demandez si, après avoir réduit de dix pour cent l'effectif du chemin, nous songeons encore à réduire les salaires. Je dirai ceci : Les instructions du bureau de direction sont de réduire au plus bas chiffre possible et aussi judicieusement que je le puis les frais d'exploitation, et de ne pas faire de nouvelle

dépense sur le compte du capital. La compagnie a déjà dépensé à peu près soixante-cinq millions sterling et le rendement est si maigre, eu égard au capital, que les capitalistes ne désirent pas s'engager plus avant. Depuis un grand nombre d'années, le Grand Tronc est exploité plus économiquement que les autres chemins de fer. Il n'y a eu ni gaspillage ni excès. Il est, par conséquent, difficile de faire de nouvelles économies, surtout puisque mes instructions portent qu'il ne faut rien faire pour nuire au bon fonctionnement de la ligne. Pendant l'année courante, nous avons à rencontrer certaines obligations fixes. C'est là une nécessité de la situation et à tout prix il faut que ces obligations soient payées. J'ai pu faire certaines réductions pendant les mois de février, mars et avril. Quand rentreront les comptes, s'ils constatent que l'efficacité du service n'est en rien diminuée, je serai heureux, pour ma part, si nous pouvons nous en tirer sans réduire les salaires. La liste de paie de la compagnie s'élevait, en 1892, à $8,800,000, et en 1893, à environ $8,700,000. Ces chiffres comprennent les salaires dans tous les départements généraux, trafic, génie, mécanique et fournitures. On comprendra donc qu'une réduction minime de la dépense donne des résultats très importants aux propriétaires. Nos hommes sont tous bons et intelligents. De temps à autre, il surgit des mécontents et des demandes d'augmentation de salaire, mais en somme, si la chose devenait absolument nécessaire pour maintenir le crédit de la compagnie, nous nous soumettrions tous de bonne grâce, je crois, à l'inévitable, en acceptant une réduction temporaire. En même temps, mon propre sentiment est qu'il vaut mieux, si c'est possible, s'en tenir à une échelle modérée et uniforme de rémunération pour les employés que d'augmenter et réduire les salaires suivant les besoins du moment.''

C'est surtout aux époques dangereuses de dépression commerciale que les qualités administratives de M. Seargeant brillent d'un vif éclat. Prudent et clairvoyant, il organise le succès plusieurs mois à l'avance. C'est ainsi que, voyant le trafic décroître peu à peu, il se hâta d'examiner ses ressources, de s'enquérir des causes et de se tenir prêt aux éventualités qui, suivant ses prévisions, devaient survenir. Les événements lui donnèrent raison. L'expo-

sition universelle de Chicago fut pour lui un enseignement précieux, et les sages en étudient encore, avec profit, les résultats commerciaux. Voici une pensée tombée de ses lèvres, il y a peu de temps, et qui mérite d'être recueillie :

"En ce moment les transactions internationales sont à peu près nulles. Personne ne veut acheter des marchandises avant de savoir quels droits ils auront à payer. Lorsque disparaîtront ces difficultés fiscales, le commerce local et international devra s'améliorer. Quant à la situation générale des affaires aux États-Unis, MM. Depew, Flower, Goddard et autres, qui représentent en grande partie les intérêts des voies ferrées dans la République, sont d'un avis encourageant ; ils pensent que les nuages se dissipent graduellement et que la situation s'améliore. Un autre indice rassurant c'est que les compagnies faisant partie des différentes organisations, aux États-Unis, s'entendent mieux quant aux taux de transport de voyageurs et de marchandises. Je parle des grandes lignes et des associations centrales de trafic qui contrôlent toutes les voies ferrées entre St-Louis, Chicago et la mer. Quant au Grand Tronc, on peut s'attendre à une diminution énorme dans les recettes hebdomadaires, comparées à celles de 1893. L'exposition universelle fut inaugurée le premier mai, l'année dernière. Tout d'abord, le trafic n'en fut guère affecté, et toutes les compagnies furent déçues dans leurs espérances. Les trains spéciaux cessèrent, le service ordinaire suffisant aux besoins. Mais, vers le temps de la clôture de l'exposition, en septembre et en octobre, le rendement s'éleva bien au-dessus de celui de 1892. Nous avons maintenant à lutter contre ces chiffres élevés, il est raisonnable de croire que la comparaison sera défavorable ; elle pourrait donner lieu à des déductions fausses, si la cause n'en était pas connue. Je prévoyais que l'exposition universelle nuirait au trafic ordinaire, aux bains de mer et aux lieux de villégiature, quant aux voyageurs, et en détournant l'attention du peuple des entreprises commerciales. Ceci eut lieu, mais les conditions financières extraordinaires entourant les transactions commerciales aux États-Unis rendirent la situation bien plus mauvaise. Il y eut, pendant toute cette période, une espèce de panique. Nombre de compagnies de chemins de fer, au-delà de la frontière, tombèrent en banqueroute,

et il existait un état de chose qui, espérons-le, ne se renouvellera jamais. Il n'y aura pas de trafic comparable à celui créé par l'exposition universelle, mais nous pouvons espérer, je crois, une reprise générale des affaires ordinaires. Cela mitigerait certainement la diminution prévue dans notre recette hebdomadaire, si les difficultés fiscales dont j'ai parlé cessaient et si les affaires reprenaient leur cours normal. En ce moment, on demande partout le transport à bon marché, et il est absolument vrai que les chemins de fer transportent aujourd'hui presque au prix coûtant et ne laissent aucun profit à la compagnie. C'est de toutes parts une lutte pour la vie ; sans doute les mieux organisés survivront et j'espère que le Grand Tronc est du nombre de ces derniers."

Encore une citation pour finir :

"Quant à l'immigration de l'année, il me semble que l'état des choses aux États-Unis et au Canada n'est pas favorable à l'augmentation du nombre de travailleurs. Il y a à cette heure, sur ce continent, des milliers, peut-être des centaines de milliers d'hommes sans ouvrage. Puis le prix du blé et autres céréales est en ce moment si bas et la demande si limitée comparativement, qu'il semble inutile d'augmenter le chiffre de la production. Il doit y avoir trop de céréales dans le monde, si j'en juge par le prix qui, je crois, en septembre dernier, est descendu à cinquante-cinq centins le minot de blé. Une autre raison qui milite contre l'importation de nouveaux travailleurs sont les grèves sans cesse renaissantes, faute de tribunaux qui empêchent le recours à l'*ultima ratio* dans les disputes entre patrons et ouvriers."

D'un aspect imposant, M. Seargeant est néanmoins très abordable et plaît à tous ceux qui ont affaire à lui. Il est un des gouverneurs du Royal Victoria Hospital et de l'Hôpital Général de Montréal et un membre du St. James Club, Montréal, et du Rideau Club, Ottawa. Président des compagnies de chemin de fer Chicago & Grand Trunk ; Detroit, New Haven & Milwaukee ; Grand Trunk Junction ; Chicago, Detroit & Canada Grand Trunk Junction ; Michigan Air Line, et vice-président de la International Bridge Company. M. Seargeant a épousé mademoiselle Elizabeth Sedley Barnes, de Londres, Angleterre, sœur

du Dr Robert Barnes, médecin célèbre, auteur d'un grand nombre de traités très estimés.

GEORGE STEWART.

QUÉBEC, août 1894.

[Traduit par R. E. BOUCHETTE].

Grand Trunk Railway of Canada.
General Managers Office.
Montreal 15th Oct 1894

Dear Mr Tasche

I have much pleasure in sending you my autograph which has I fear, in the performance of many duties, been rather prodigally spread over Her Majesty's Dominions

Believe me to be
Very truly Yours
L J Seargeant

Louis H Taché Esqre